VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **Komisji Infrastruktury (nr 240)**
- **Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej (nr 251)**

z dnia 8 listopada 2018 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 240)

Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej (nr 251)

8 listopada 2018 r.

Komisje: Infrastruktury oraz Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, obradujące pod przewodnictwem posłów: **Bogdana Rzońcy (PiS)**, przewodniczącego Komisji Infrastruktury oraz **Andrzeja Maciejewskiego (Kukiz15)**, przewodniczącego Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, rozpatrzyły:

– informację ministra infrastruktury na temat realizacji inwestycji na drogach powiatowych i gminnych, współfinansowanych z Programu rozwoju powiatowej i gminnej infrastruktury drogowej, w tym o kierunkach wsparcia i kryteriach wyboru samorządów;

– informację Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli wykonywania zadań przez zarządców dróg wojewódzkich w zakresie utrzymania, remontów i ochrony dróg.

W posiedzeniu udział wzięli: **Marek Chodkiewicz** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Tomasz Emiljan** dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Marek Wójcik** przedstawiciel Związku Miast Polskich.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Sławomir Jakubczak, Jolanta Misiak, Dariusz Myrcha, Jakub Sindrewicz** – z sekretariatów Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Otwieram wspólne posiedzenie Komisji Infrastruktury oraz Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej. W porządku dziennym mamy przewidziane dwa punkty: pkt 1 – rozpatrzenie informacji ministra infrastruktury na temat realizacji inwestycji na drogach powiatowych i gminnych, współfinansowanych z Programu rozwoju powiatowej i gminnej infrastruktury drogowej, w tym o kierunkach wsparcia i kryteriach wyboru samorządów (tę informację przedstawi minister infrastruktury) oraz pkt 2 – rozpatrzenie informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli wykonywania zadań przez zarządców dróg wojewódzkich w zakresie utrzymania, remontów i ochrony dróg (tę informację przedstawi przedstawiciel Najwyższej Izby Kontroli).

Czy są jakieś uwagi do zaproponowanego porządku posiedzenia? Nie ma uwag. Przystępujemy zatem do jego realizacji, ale wcześniej chciałbym jeszcze serdecznie powitać ministra Marka Chodkiewicza, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz z towarzyszącymi mu współpracownikami oraz pana Tomasza Emiljana, dyrektora Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, również ze współpracownikami.

Panie ministrze, oddaję panu głos.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marek Chodkiewicz:

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, szanowne Komisje, wczoraj przesłaliśmy do państwa obszerną informację na temat realizacji Programu rozwoju gminnej i powiatowej

infrastruktury drogowej w latach 2016–2017, z planem na rok 2019. Myślę, że w tej sytuacji nie ma sensu ponowna prezentacja tego materiału. Jesteśmy oczywiście gotowi do udzielenia odpowiedzi na pytania. O ile mnie pamięć nie myli, kilka miesięcy temu przybliżaliśmy Wysokim Komisjom tę tematykę, więc zakładam, że jest ona dość dobrze znana. Proponuję, żebyśmy od razu przeszli do dyskusji i odpowiedzi na pytania. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Myślę, że to jest dobra propozycja. Otrzymaliśmy materiał na ten temat, każdy poseł ma go przed sobą. Można się nad nim zastanowić i spróbować popytać pana ministra na tę okoliczność. Otwieram dyskusję. Jeśli są jakieś pytania, uwagi lub konstatacje, to bardzo proszę. Proszę o zgłaszanie się do dyskusji posłów i zaproszonych gości, których przy tej okazji pragnę jeszcze raz serdecznie powitać na naszych obradach.

Czy są jakieś pytania lub uwagi do pana ministra Chodkiewicza w związku z informacjami, które resort infrastruktury zaprezentował na piśmie? Posłowie wprawdzie otrzymali materiały, ale zanim zaczną zadawać pytania, może pan minister pokusiłby się o wprowadzenie lub jakąś generalną uwagę odnośnie treści zaprezentowanych w przesłanym materiale?

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Według naszej oceny program jest realizowany bardzo dobrze. Cały czas jesteśmy na poziomie ponad 99% założonej realizacji, raz jest to 99,1% raz 99,8%. Program bardzo ładnie wpisał się w potrzeby samorządów i jest bardzo popularny wśród samorządowców. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pan przewodniczący Maciejewski, bardzo proszę.

Poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Mam pytanie do pana ministra. Ostatnio debatowaliśmy na temat Funduszu Dróg Samorządowych. Chciałbym się dowiedzieć, jak ten fundusz, który niedługo zacznie funkcjonować w sensie prawnym, będzie miał się do programu, który nam przedstawiło ministerstwo? Przedstawiony dokument jest datowany na 2017 r., ale niektóre podane wielkości są rozpisane jeszcze na lata 2015–2016. Czy i jak to się zmieni po wejściu w życie Funduszu Dróg Samorządowych?

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Fundusz Dróg Samorządowych czeka jeszcze na podpis prezydenta i ustawy na razie nie ma. Mimo to zadania zostały określone i przyznano kwoty na ich realizację. Trwa nabór wniosków. Program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej bardzo elastycznie wpisze się w Fundusz Dróg Samorządowych. Nie widzimy żadnych zagrożeń dla realizacji naszych planów na 2019 r., wojewodowie znają już konkretne kwoty. Zadania będą dalej rozbudowywane w ramach Funduszu Dróg Samorządowych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pan poseł Olszewski, proszę bardzo.

Poseł Paweł Olszewski (PO):

Panie przewodniczący, panie ministrze, dokument opracowany w Ministerstwie Infrastruktury otrzymałem dopiero przed chwilą i być może z tej przyczyny nie zdołałem jeszcze przeskanować wzrokiem całej treści, ale na str. 4 zauważyłem, iż piszecie państwo, że łączne dofinansowanie zadań w latach 2016–2019 wyniesie 3,5 mld zł. Powtórzę pytanie, które panu ministrowi już zadałem, kiedy kilka miesięcy temu rozmawialiśmy na temat tego programu.

Pragnę przypomnieć, że poprzedni rząd Platformy Obywatelskiej i Polskiego Stronnictwa Ludowego 8 września 2015 r., przyjmując Program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej, zabezpieczył środki na realizację planowanych inwestycji w kwocie łącznej 4 mld zł. Kilka miesięcy temu pan minister, referując na posiedzeniu sejmowej komisji tę problematykę, dumnie obwieścił, że wydatki na realizację programu zostaną powiększone do 4 mld zł, co miało być wielkim sukcesem rządu Prawa i Sprawiedliwości. Miała to być jakoby osobista decyzja premiera Morawieckiego. Zwróciłem

wtedy uwagę, że nie jest to żaden sukces, a jedynie przywrócenie sytuacji do stanu poprzedniego, ustalonego przez rząd PO-PSL. Z dokumentu, który państwo nam teraz zaprezentowaliście, wynika jednoznacznie, że tamte szumne zapowiedzi to były tylko puste słowa. Kwota przeznaczona na realizację programu jest bowiem nadal niższa o 500 mln zł od kwoty, którą my, jako rząd Platformy Obywatelskiej, przeznaczyliśmy na wspomniany program. Stąd moje pytanie, zasadnicze: dlaczego pan minister wtedy mówił o dodatkowych środkach w wysokości 500 mln zł? Czy pan premier dotrzyma słowa, czy też jego obietnice były tylko publicystycznymi sformułowaniami na potrzeby zbliżającej się kampanii wyborczej do samorządów?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Przewodniczący Żmijan, proszę bardzo.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panowie przewodniczący, Wysokie Komisje, zabieram głos po to, aby sprowokować pana ministra do tego, aby mimo wszystko zechciał opowiedzieć nam nieco więcej o tym programie. Chciałbym usłyszeć konkretne informacje o kształcie programu i o jego realizacji na przestrzeni poszczególnych lat. Uważam, że jest to konieczne. Jeśli będziemy unikać rozmowy na ten temat i dyskusji o konkretach, zawsze pozostanie poczucie niedosytu, a nawet mogą pojawiać się wzajemne oskarżenia o to, że ktoś albo czegoś nie dopowiedział albo ktoś o coś nie dopytał.

W związku z tym, panie ministrze, przechodzę do konkretów. Wiemy, że z Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej w latach 2016–2017, ale także i w roku bieżącym, były zdejmowane określone środki. Przypomnę, że w roku 2016 było to 200 mln zł, w 2017 r. również 200 mln zł. Jeśli chodzi o rok bieżący, to w lipcu 2017 r. planowano na ten cel jeszcze 1,1 mld zł, ale już w grudniu 2017 r. pozostało z tej kwoty tylko 800 mln zł. Oczywiście jest dodatkowy element w tym wszystkim i trzeba o nim powiedzieć. Jeżeli chodzi o realizację programu, to kiedy pan premier Morawiecki włączył się w kampanię samorządową, jeżdżąc po kraju czarował wyborców, obiecując, że dodatkowo dorzuca na realizację programu 500 mln zł. Ponieważ te informacje pojawiały się z różnych okazji i w różnych miejscach, chciałbym pana ministra poprosić o odniesienie się do Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej z tej perspektywy i powiedzenie Wysokim Komisjom, ile środków w poszczególnych latach naprawdę przeznaczono na jego realizację. Najłatwiej jest oczywiście podać łączną kwotę, panie ministrze, ale mnie zależy na tym, aby zobaczyć, jak program był realizowany w poszczególnych latach, żeby później, przy okazji różnych dyskusji, przestać się wreszcie nawzajem podejrzewać o jakąś złą wolę. Dyskusja ma sens tylko wtedy, gdy rozmawia się o faktach.

Chciałbym także, żeby pan minister przybliżył Wysokim Komisjom tematykę związaną z kryteriami decydującymi o przydzieleniu środków. Dlaczego określone regiony i województwa otrzymały takie środki, a inne takie, mniejsze lub większe? Nie unikniemy pytań o to, panie ministrze. Skąd się brały zawirowania i nieporozumienia w tym zakresie, do których zresztą ani rząd, ani resort infrastruktury nie chciał się przyznać? Wszyscy wiemy, jak jest, panie ministrze. Na początku powiedziałem, że postaram się pana sprowokować. Uczyniłem tak dlatego, bo najpierw pan minister sprowokował mnie do zabrania głosu, mówiąc, że jest to świetny program. Nie mam wątpliwości w tej kwestii, ponieważ to nasz rząd ów program zainicjował i konsekwentnie go realizował. Nie zmienia to faktu, że pojawiały się jakieś dziwne sytuacje z nim związane, jak choćby już wspomniany przeze mnie komunikat z połowy 2017 r., że na realizację w 2018 r. przeznaczonych jest 1,1 mld zł. Samorządy przygotowały projekty pod tę kwotę, wydały pieniądze na dokumentację, a w grudniu 2017 r. musiały wszystko skorygować, bo nagle okazało się, że jest tylko 800 mln zł. Niczego nie załatwiała w tej sytuacji późniejsza obietnica pana premiera o dodatkowych 500 mln zł. Chciałbym, żebyśmy o tym dziś porozmawiali. Pięknie brzmi stwierdzenie, że to świetny program, który świetnie się realizuje, ale w rzeczywistości wcale tak nie jest, panie ministrze. Chciałbym, żebyśmy mówili o faktach, o tym, jak naprawdę program jest realizowany.

Chciałbym, aby pan minister powiedział nam także kilka zdań na temat rezerwy subwencji ogólnej. To także są środki na drogi samorządowe. Uważam, że powinniśmy mieć wiedzę na ten temat, żeby móc odpowiedzialnie dyskutować o problemie. Nie mam wątpliwości, w tym gronie wszyscy jesteśmy o tym głęboko przekonani i dawaliśmy temu wyraz ponad politycznymi podziałami, że samorządowym drogom należy się wsparcie finansowe. Szczególnie jeśli chodzi o drogi powiatowe. Nie jest to żadną tajemnicą.

Powiatowe samorządy dysponują najmniejszymi budżetami, a tej kategorii dróg w złym stanie technicznym jest w Polsce najwięcej. Samorządy wojewódzkie, realizując programy regionalne ze wsparciem środków unijnych, radzą sobie zupełnie nieźle. W ich przypadku sieć dróg to jednak tylko 29 tys. km, podczas gdy jeśli chodzi o drogi powiatowe, to liczą one sobie ponad 120 tys. km długości. Skala uzmysławia, z jakimi problemami możemy się zetknąć, jakie pieniądze są potrzebne, żeby sytuację poprawić.

Panie ministrze, jak rząd chce w dalszej perspektywie wspierać samorządowców? Celem, jak rozumiem, jest polepszenie stanu technicznego dróg. Problem jest wieloaspektowy. W swojej informacji pan minister dotyka także kwestii bezpieczeństwa. Szanowni państwo, lepsze drogi to nie tylko pozytywny efekt dla gospodarki, ale także wyższy komfort przemieszczania się obywateli, ułatwienie w korzystaniu z podstawowego prawa, którym jest swoboda przemieszczania się. Dzięki lepszym drogom łatwiej przenosić się za pracą, ale przede wszystkim poprawiają one stan bezpieczeństwa ruchu drogowego. Chciałbym, żeby także i o tym opowiedział nam pan minister. Ile z ogólnej puli środków w każdym roku jest przeznaczane na te cele? Stwierdzenie, że daliśmy wam informację na piśmie, program jest świetny i doskonale przebiega jego realizacja jest – nie chciałbym tego powiedzieć, bo znam rzetelność pana ministra – a więc raczej mogłoby być wzięte za lekceważące podejście do Wysokich Komisji.

Panie ministrze, proszę o zaangażowanie się i aktywne wejście w debatę. Na pewno spotka się to z odzewem z naszej strony. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję. Poseł Wilczyński, proszę.

Poseł Ryszard Wilczyński (PO):

Chciałbym zwrócić uwagę na jeden element, tzn. na późne rozwiązywanie rezerw, które powstają w wyniku realizacji programu. W tym roku w województwie opolskim miała miejsce taka sytuacja, że dopiero w sierpniu proponowano samorządom uruchomienie działań z listy rezerwowej. Wydaje się, jeśli chodzi o inwestycje drogowe, że poinformowanie w sierpniu, iż można je realizować do końca roku, jest informacją przekazaną zdecydowanie za późno. Chcę prosić pana ministra, aby zwrócił uwagę na tego rodzaju przypadki. Decyzje dotyczące projektów z list rezerwowych zdecydowanie muszą być podejmowane wcześniej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy ktoś jeszcze chce zabrać głos? Poseł Sowa, bardzo proszę.

Poseł Marek Sowa (N):

Panie ministrze, po pierwsze, mam prośbę. Jeśli państwo przygotowujecie informację o realizacji programu, to moim zdaniem obowiązkowo powinno się w niej pokazać, w jaki sposób program był zmieniany na przestrzeni minionych lat. Piszecie państwo, że na wydatki jest 3,5 mld zł i to wszystko prawda, tyle że jest to kwota po zmianach. Pierwotnie na realizację programu przewidziano 4 mld zł. Nic nie zmienia fakt, że odpowiednie załączniki, które to potwierdzały, zostały całkowicie usunięte ze strony internetowej Ministerstwa Infrastruktury. Przypominam, program został przyjęty we wrześniu 2015 r. Usunęliście go ze stron resortu, nie można programu teraz otworzyć, ale to naprawdę niczego nie zmienia.

Proszę to potraktować jako uwagę i dobrą radę na przyszłość, żebyście państwo nie musieli znowu odpowiadać na pytania, które teraz są zadawane. Od razu należało napisać, że pierwotnie na realizację programu przewidziano 4 mld zł, że dwa razy ta kwota była później zmieniana, w wyniku czego wartość dofinansowania spadła do 3,5 mld zł.

Gdybyście przekazali taką informację, nie byłoby na dzisiejszym posiedzeniu tych wszystkich pytań.

Chciałbym teraz zadać pytanie dotyczące przyszłego roku. Pan minister zaznaczył w swojej pierwszej wypowiedzi, że w roku 2019 nakłada nam się na program finansowanie z Funduszu Dróg Samorządowych. Proszę o informację, czy dokonacie korekty programu? Odniosłem wrażenie, że tak będzie, bo skoro już dziś jest organizowany nabór w ramach kwoty 1,1 mld zł, to czy należy rozumieć, że w ramach konkursu zostaną także rozdysponowane pieniądze, które – jeśli dobrze pamiętam – zostały uwzględnione w Funduszu Dróg Samorządowych w wysokości 6,8 mld zł, jako środki przeznaczone na 2019 r.?

Ta informacja dla samorządowców jest niezwykle istotna. Powinni posiadać wiedzę na ten temat, ponieważ inaczej przygotowuje się wnioski jeśli wiadomo, że na poziomie regionu do dyspozycji jest 60–70 mln zł, a inaczej, kiedy ma się świadomość, że do podziału jest 300–400 mln zł. W tym drugim przypadku możliwość uzyskania dofinansowania jest oczywiście o wiele większa. Mówię o tym również w świetle tego, o czym państwo piszecie w przedłożonej informacji, odnosząc się do kwestii wysokości kwot, na które opiewały projekty w latach ubiegłych. Jeśli się nie mylę, dofinansowaniem objęto jakieś 40% do 50% złożonych projektów. Pokazuje to, że skala zjawiska musi być znacznie większa, przynajmniej jeśli chodzi o liczbę wniosków składanych przez poszczególne gminy i powiaty. Stare regulaminy przewidywały chyba dwa projekty na jedną jednostkę samorządu terytorialnego, bez względu na jej wielkość. Jeśli dostępnych środków będzie więcej, to należy zmienić zapisy regulaminowe. Powinno być możliwe złożenie większej liczby wniosków niż dotychczas.

W mojej ocenie jest szereg różnych uwarunkowań, które powinny być uwzględnione w nowej procedurze, o ile faktycznie środki z Funduszu Dróg Samorządowych mają wesprzeć rozwój gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej, chyba że państwo planujecie inaczej, tzn. zamykacie dotychczasowy program, czyli mrozicie dofinansowanie na poziomie 1,1 mld zł, a pozostałe środki będą rozdysponowane na podstawie odrębnych konkursów. Od razu mówię, że w mojej ocenie takie rozwiązanie byłoby błędem. Nie ma sensu wykonywać tej samej pracy dwa razy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Czy są jeszcze głosy w dyskusji ze strony państwa posłów? Na razie nie widzę. Udzielam zatem głosu panu ministrowi, a później przedstawicielowi strony samorządowej. Proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Zacznę od uporządkowania sprawy wydatkowania środków na realizację programu w poszczególnych latach. Mam nieco trudniejszą sytuację w związku z tą kwestią, chociaż z drugiej strony moja sytuacja może okazać się łatwiejsza, gdyż w Ministerstwie Infrastruktury jestem dopiero od roku. Proszę państwa o uwzględnienie tego faktu. Generalnie znalazłem się w resorcie w dobrym momencie, tzn. kiedy dopłynęło do programu dodatkowe 500 mln zł. Zawsze to lepiej niż gdyby środki na realizację programu zostały obcięte o 500 mln zł. Miałem zatem szczęście i mam nadzieję, że państwo posłowie to uwzględnią.

Jak wyglądały fakty. W 2016 r. na program przeznaczono 800 mln zł, w 2017 r. planowano 1 mld zł, a faktycznie wydatkowano 800 mln zł. Na rok 2018 zaplanowano 1,1 mld zł, faktycznie rozdzielono 800 mln zł, ale później dodano jeszcze 500 mln zł decyzją premiera Morawieckiego. Tak program wygląda od strony wydatkowanych kwot.

Jeżeli chodzi o rok 2019…

Poseł Paweł Olszewski (PO):

Przepraszam, panie ministrze, chciałbym od razu pewną rzecz wyjaśnić. Mówi pan, że decyzją premiera Morawieckiego dodano 500 mln zł. Proszę powiedzieć, jaką decyzją? Powinna to być uchwała Rady Ministrów zmieniająca Program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej. Z dokumentu, który otrzymaliśmy z ministerstwa wynika, że sumaryczna wartość programu wynosi 3,5 mld zł. Pierwotnie łącznie na ten cel zaplanowaliśmy 4 mld zł. Pan minister mówi, że decyzja premiera zwiększyła środki

o 500 mln zł, ale nie ma to odzwierciedlenia w dokumencie, jaki przedstawił nam resort infrastruktury. Nie wiadomo więc, czy rzeczywiście wspomniane 500 mln zł znalazło się w tym programie.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Postaram się odpowiedzieć bardzo precyzyjnie, prawie jak strzelając z karabinu maszynowego. Jeśli chodzi o decyzję premiera, to oczywiście formalnie mamy do czynienia z decyzją Rady Ministrów.

Poseł Paweł Olszewski (PO):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie pośle, przypominam, że to ja udzielam głosu osobom biorącym udział w dyskusji. Jeśli pan się zgłosi, to na pewno dopuszczę pana wypowiedź. Z posiedzenia sporządzany jest protokół na podstawie zarejestrowanego przebiegu obrad. Jeżeli mówi pan poza mikrofonem, to jakby pan w ogóle nie zabierał głosu.

Poseł Paweł Olszewski (PO):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Może według pana, ale nie według mnie. Proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Ja jestem cierpliwą osobą, panie przewodniczący, i myślę, że dam sobie radę.

Dlaczego w tej kwocie nie ma 500 mln zł? Ponieważ jest to zupełnie inny program, realizowany przez inny resort, a nie przez Ministerstwo Infrastruktury. Tamten program realizuje Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju i dlatego pieniądze nie zostały ujęte w naszym programie, bo w ogóle nie o ten program chodziło.

Chciałbym jeszcze powiedzieć kilka słów na temat wysokości środków przeznaczonych na realizację naszego programu. Jakakolwiek ta kwota by nie była, to i tak może ona uruchomić tylko 50% potrzeb zgłoszonych przez samorządy. Ich potrzeby inwestycyjne są zdecydowanie większe i wszyscy mamy tego świadomość. Wiemy, ile dróg jest w kiepskim stanie. Mam nadzieję, że państwo pamiętacie, jak przedstawiałem na jednym z posiedzeń Komisji stan dróg samorządowych. Mniej więcej 70% z nich wymaga większych lub mniejszych nakładów inwestycyjnych.

Jeżeli chodzi o program, który dopiero będzie rozpoczęty, i jego relację do obecnego programu, to ja rozumiem zależności w taki sposób, iż to co jest obecnie prowadzone będzie kontynuowane, nie zostanie wygaszone, ale w ramach Funduszu Dróg Samorządowych przeprowadzi się nowy nabór wniosków. Samorządy będą mogły więc wnosić o przyznanie dodatkowych środków na cele inwestycyjne związane z drogami. Te cele są inne niż w obecnym programie. Dofinansowanie do pojedynczego projektu będzie mogło wynieść nawet do 80% jego wartości. Wartość przedstawianych zadań będzie mogła wynieść do 30 mln zł, jeśli chodzi o stronę rządową, a łącznie wydatki mogą wynieść nawet do 54 mln zł. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pan przewodniczący Żmijan, proszę bardzo.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję za tę wypowiedź, panie ministrze. Rzuca ona więcej światła na cały program. Chodziło mi o to, aby wyraźnie z pana ust wybrzmiały pewne kwestie. Nikt nie miał chyba wątpliwości, że decyzje zmniejszające wydatki w poprzednich latach były decyzjami Rady Ministrów. Decyzja o dodatkowych 500 mln zł też została podjęta przez Radę Ministrów, ale rozumiem, że od razu udzielenie odpowiedzi na pytanie, w który dniu została podjęta uchwała w tej sprawie, może nastręczać niejakie trudności.

Ponieważ przedstawia pan informację w imieniu rządu, chciałbym dopytać o jeszcze jedną sprawę, chociaż przypuszczam, że również w tym przypadku może mieć pan kłopot z udzieleniem precyzyjnej odpowiedzi. Chodzi mi o to, że dodatkowe 500 mln zł znajduje

się w dyspozycji innego resortu. Moje pytanie nie dotyczy w tej chwili Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej w latach 2016–2018, bo w tym przypadku znamy kryteria i zasady naboru, wiemy kto w tym procesie uczestniczy itd. Chciałbym się jednak dowiedzieć, kto i w jakim trybie dzieli dodatkowe środki, czyli wspomniane 500 mln zł składające się na program realizowany przez resort inwestycji i rozwoju? Wydaje się, że praktyka była chyba następująca – zastrzegam jednak, że nie wiem czy na pewno i moją wypowiedź proszę potraktować jako formę pytania. W czasie wizyt w regionach, składanych w trakcie kampanii wyborczej przez premiera Morawieckiego, działo się to wprawdzie wcześniej, ale na horyzoncie była już perspektywa wyborów samorządowych, prezes Rady Ministrów słuchał potrzeb samorządowców, a wiadomo, że jest ich niemało, nie trzeba nas o tym przekonywać. Dziwnym trafem dowiadywaliśmy się, zwykle z mediów, że po takiej wizycie w regionie, na przykład lubelskim, minister inwestycji podjął decyzję o wsparciu budowy gminnej drogi w gminie Podedwórze. Na marginesie mówiąc, faktycznie najbiedniejszej gminie na Podlasiu. Po czym następowała szybka realizacja inwestycji. Nie wiemy, jakie kryteria o tym zdecydowały, co przesądziło? Czy był to tylko interes związany z wyborami? W jakim trybie były realizowane zadania inwestycyjne?

Naprawdę jest to trudno zrozumieć, jeszcze trudniej zaakceptować, ponieważ mamy do czynienia ze środkami publicznymi. Wszyscy wiemy, jakie reguły rządzą wydatkowaniem publicznego grosza i dlatego stawiam powyższe pytania. One się nasuwają same. Proszę pana ministra o odniesienie się do tych zagadnień. Jeśli to nie będzie możliwe, to poproszę prezydia obydwu Komisji o zwołanie dodatkowego posiedzenia. Wątpliwości zawarte w tych pytaniach muszą zostać rozwiane. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę o komentarz, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, bardzo ucieszyliśmy się z faktu, że znalazło się dodatkowych 500 mln zł na drogi samorządowe. Czy te inwestycje będą realizowane przez ministra inwestycji i rozwoju, czy przez ministra infrastruktury, było dla nas sprawą całkowicie drugorzędną. Rozumiem jednak, że może to panów posłów interesować. Bardzo przepraszam, ale nie jestem poinformowany, jak w tym obszarze działa Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju. Nie mam wiedzy na ten temat. Sugerowałbym zaproszenie na posiedzenie Komisji przedstawicieli Ministerstwa Inwestycji i Rozwoju i uzyskacie państwo wtedy szczerą odpowiedź na wszystkie pytania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie ministrze.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Jedno zdanie, jeśli pan pozwoli, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Chciałbym, żeby pan minister wypowiedział się w takim razie o sprawie w ramach naszego, że tak powiem, infrastrukturalnego programu. Interesują mnie priorytety, ewentualnie kwestia bezpieczeństwa itd. Czy resort ma określone jakieś cele specjalne, nadrzędne, czy jest wydzielona w związku z tym specjalna pula pieniędzy itd.? Poproszę o kilka zdań na ten temat.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Jeżeli chodzi o kryteria, to nie jestem w stanie w tej chwili ich wszystkich wymienić. Niewątpliwie jednym z takich kryteriów, którymi kierujemy się, wybierając projekty do realizacji, jest kryterium bezpieczeństwa ruchu drogowego. Według mojej wiedzy

resort przeznacza 300 mln zł na likwidację miejsc niebezpiecznych i poprawę bezpieczeństwa na drogach, z tym że należy pamiętać, że nie chodzi w tym momencie o drogi gminne, tylko o drogi krajowe. To istotna informacja. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Pani poseł Zuba, bardzo proszę.

Poseł Maria Zuba (PiS):

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, panie ministrze, szanowni państwo, chcę bardzo serdecznie podziękować za uporządkowanie realizacji tego programu. Proszę zauważyć, że w przestrzeni publicznej przez długi czas ktoś zawłaszczał sobie prawo do firmowania inwestycji prowadzonych z publicznych pieniędzy, z pieniędzy podatników. Dokonywało się to poprzez nazywanie programu modernizacji lokalnych dróg tzw. programem Schetyny. To było przestępstwo, które powinno być zlikwidowane tylko z tego powodu, że wprowadzano w ten sposób w błąd społeczeństwo. Jeszcze do tej pory politycy Platformy Obywatelskiej i PSL upominają się o „schetynówki". To jest coś, co miało miejsce przez osiem lat w naszym kraju.

Dziś mówimy Program rozwoju i modernizacji dróg lokalnych, gminnych i powiatowych. Dziś mówimy także o programie, który jest realizowany w jasny sposób. Dotychczas nigdy nie było tak, że wojewoda zapraszał przedstawicieli wszystkich gmin, których wnioski zostały pozytywnie rozpatrzone i oficjalnie podpisywał z nimi umowy, nie patrząc na opcje polityczne i barwy partyjne. Najważniejszą rzeczą było to, jakie drogi będą budowane i komu będą służyć, mieszkańcom której gminy. Za to uporządkowanie programu bardzo serdecznie dziękuję, panie ministrze. Dziękuję panu oraz panu ministrowi Adamczykowi.

Szanowni państwo, reprezentuję w Sejmie województwo świętokrzyskie, którego władze niestety były obsadzone samorządowcami z Platformy Obywatelskiej i PSL. Dlatego to oni zagospodarowali większość środków ma modernizację dróg lokalnych. Takie były uwarunkowania. Nie było innego wyjścia. Jednak przy podziale środków centralnych nie patrzono na barwy polityczne, tylko oceniano rzetelność i jakość przygotowanych wniosków. Decydowały rzeczywiste potrzeby i poziom merytoryczny złożonych wniosków. Za to panu dziękuję, panie ministrze.

Dziękuję również za to, że program będzie się rozwijał. Drogi w naszych gminach zwykle są nadal podłej jakości. Przez osiem lat zaniedbań ze strony Platformy Obywatelskiej i PSL doprowadzono do tego, że samorządowcy zastanawiają się teraz, czy warto lokalne drogi modernizować, czy opłaca się ładować w nie tak wielkie pieniądze. Dzieje się tak tylko dlatego, że przez osiem lat na realizację programu rząd przeznaczał zaledwie 300 mln zł rocznie, czasami było to 500 mln zł, a przypomnę państwu, że tylko w jednym roku naszych rządów, w roku 2018, na ten cel poszło 1,3 mld zł. W przyszłym roku będzie to 6 mld zł. Tymczasem politycy Platformy Obywatelskiej i PSL zamierzają ten sukces zamienić w coś, czego rzekomo powinniśmy się wstydzić.

Panie ministrze, dzięki temu programowi śmiało idziemy na wieś i do małych miasteczek i rozmawiamy z mieszkańcami tych miejscowości, patrząc im prosto w oczy szczerze i uczciwie. Mówimy otwarcie, że dzięki temu, iż samorządowcy przygotowali dobry wniosek, nie miało znaczenia, czy wójt był z PSL czy z Platformy Obywatelskiej, na wsi lub w miasteczku jest dziś dobra droga. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję. Ponieważ nie było więcej zgłoszeń ze strony posłów, zamykam tę część dyskusji.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Jak to nie było, panie przewodniczący?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proponuję, żeby teraz oddać głos panu Markowi Wójcikowi, przedstawicielowi strony samorządowej.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

My też się zgłaszamy.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pan Marek Wójcik zgłaszał się o wiele wcześniej. Bardzo proszę.

Przedstawiciel Związku Miast Polskich Marek Wójcik:

Panowie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, podzielę moje wystąpienie na dwie krótkie części. Po pierwsze, nie da się rozmawiać o przeszłości bez rozmowy o przyszłości i dlatego kieruję moje słowa do pana ministra, prosząc jednocześnie o uwzględnienie wniosków z przeszłości.

W imieniu Związku Miast Polskich, a szerzej w imieniu polskich miast, chcemy prosić o to, żeby przyszłe kryteria dotyczące dofinansowania dróg były odmienne od tych, które obowiązywały w ostatnich dwóch latach. Obecne kryteria defaworyzowały miasta. W niektórych województwach miasta mogły uzyskać najwyżej śladowe dofinansowanie z tych środków, ponieważ kryteria były tak skonstruowane, że miasta praktycznie zostały wykluczone z możliwości pozyskania dofinansowania. Nie dokonało się to oczywiście na drodze formalnej, ale było efektem zastosowania określonych kryteriów. Stąd uprzejma prośba o to, panie ministrze, żebyśmy się spotkali i spokojnie porozmawiali na temat nowych kryteriów, które określą, w jaki sposób Fundusz Dróg Samorządowych będzie rozdysponowywany w przyszłości, żeby miasta mogły z niego faktycznie korzystać.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pani poseł Zuba, proszę o spokój.

Przedstawiciel Związku Miast Polskich Marek Wójcik:

Druga kwestia, do której chcę się odnieść, jest taka, że nie da się dziś rozmawiać o programie bez powiązania go z innymi źródłami wsparcia i modernizacji dróg samorządowych. Chcę państwu powiedzieć, że mamy bardzo dobre doświadczenia z tytułu rozdysponowania rezerwy subwencji drogowej. Należą się w tym miejscu podziękowania pani dyrektor Leszczyńskiej. Ukształtowała się zdrowa współpraca między nami, dzięki której program jest realizowany rzeczywiście w sposób bardzo płynny. Wspominam o tym, ponieważ w ostatnich latach te środki były przekazywane głównie na mosty. W przypadku Funduszu Dróg Samorządowych pozwalacie nam państwo realizować inwestycje mostowe wyłącznie w stosunku do bardzo wąskiej i precyzyjnie określonej grupy 21 przedsięwzięć zapisanych w programie uchwalonym przez Radę Ministrów. Prosimy o to, żeby zmieniając uchwałę Rady Ministrów, spróbować rozszerzyć ten katalog, ponieważ potrzebujemy środków na projekty mostowe. Chcę przypomnieć, że rezerwa z subwencji drogowej nie jest kierowana na drogi gminne, na których mamy mnóstwo obiektów inżynieryjnych, w tym mostów, które muszą być modernizowane.

Prosimy także o to, żeby nabór, wspominali o tym już panowie posłowie, był zorganizowany w taki sposób, żebyśmy jego wyniki poznali najpóźniej na przełomie I i II kwartału 2019 r. W innym przypadku nie będziemy w stanie w sposób racjonalny zorganizować prac, ale także i postępowań przetargowych. Jak państwo doskonale wiecie, nie ma w tej chwili chętnych do realizacji projektów drogowych. W związku z tym musimy zakładać, że nie uda nam się znaleźć szybko wykonawcy, tym bardziej że ponad połowa naszych przetargów kończy się tym, że w najlepszym razie zgłasza się tylko jeden wykonawca i niekoniecznie akurat on nam odpowiada, chociażby ze względów jakościowych.

Prosimy także, aby pan minister zechciał skorzystać z dobrego doświadczenia, o którym mówiłem przy okazji rozdysponowania rezerwy subwencji oświatowej drogowej i nawiązać współpracę ze stroną samorządową działającą w ramach Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu przy opracowaniu kryteriów rozdysponowania środków z Funduszu Dróg Samorządowych, tak jak miało to miejsce do tej pory. Była to dobra praktyka, która powodowała, że przyjęte kryteria były akceptowalne dla wszystkich.

Na koniec jeszcze jedna rzecz. Muszę się odnieść do tego, o czym w ogóle nie miałem zamiaru dziś mówić, ponieważ nie jestem politykiem. Jak państwo zapewne wiecie, wielokrotnie wypowiadałem się na posiedzeniach tej Komisji i zawsze starałem się, aby moje

wystąpienia były merytoryczne. Chcę, żebyście państwo potraktowali to co teraz powiem jako słowa człowieka dużej pokory, ponieważ jestem pokornym człowiekiem, ale jednocześnie zależy mi na tym, aby prawda i pewne fakty zaistniały w przestrzeni publicznej.

Szanowni państwo, uzurpuję sobie prawo do powiedzenia, że to ja wymyśliłem Program przebudowy dróg lokalnych w 2008 r. Taka jest prawda. Udało mi się wtedy przekonać do tego pomysłu ówczesnego pana premiera Schetynę i pana ministra Rostowskiego. Mówię o tym dlatego, że pamiętam doskonale pewne spotkanie, o którym powinniście się państwo dowiedzieć. Różne osoby brały w nim udział. W większości byli to wysocy urzędnicy, którzy mówili premierowi Schetynie: wprowadźmy zasadę, że przy każdej drodze wybudowanej w ramach realizacji programu umieścimy tabliczkę, na której będzie napisane, że droga powstała ze środków rządowych i dodatkowo zostanie na niej jeszcze umieszczone nazwisko pana premiera. Pamiętam, jak wtedy zachował się Grzegorz Schetyna. Najpierw wstał, mówiąc wcześniej, że musi wstać, aby ochłonąć, a później usiadł, rąbnął pięścią w stół i powiedział, że absolutnie się na to nie zgadza. Nie będzie tego typu laurek umieszczanych przy drogach budowanych w ramach tego programu.

Nie planowałem mówić państwu o tamtym zdarzeniu, ale chcę was prosić, abyście nie obarczali konkretnego polityka winą za to, że jacyś ludzie na dole zechcieli tak ten program nazywać. Nikt na to nie naciskał. Inicjatywa narodziła się oddolnie. Bardzo żałuję, że nie ma już na sali pani poseł Zuby. Proszę jej tę informację przekazać. Szkoda, że sama tego nie słyszy. Chodzi mi o prawdę historyczną. Tylko tyle. Przepraszam państwa, że w ogóle o tym powiedziałem. Nie miałem ochoty do tego wracać, ale zależy mi, żebyście państwo zdawali sobie sprawę jak było faktycznie. Na pewno nie była to inicjatywy pana premiera Schetyny. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję. Na temat tego programu krążyło kiedyś mnóstwo różnych informacji. Słyszałem nawet, że program wymyślił pan minister Rapciak. Różne pojawiały się opinie, ale zostawmy to już na boku. Program był i został zrealizowany. Pani poseł Zuba już poszła i nie ma sensu dalej sprawy drążyć.

Szanowni państwo, planowałem zamknąć dyskusję, ale z jedną drobną uwagą. Proponuję zaprosić na posiedzenie Komisji ministra inwestycji i rozwoju i kontynuować debatę na temat dodatkowych środków w wysokości 500 mln zł. Rozumiem, że do tego sprowadzał się wniosek pana przewodniczącego Żmijana.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Tak, ale nie zdołałem go precyzyjnie sformułować, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Uczyniłem to w pana imieniu, czytając wcześniej w myślach pana przewodniczącego.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Czy mógłbym zabrać głos tytułem odpowiedzi, panie przewodniczący?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Oczywiście, panie ministrze. Powtórzę tylko, że odbędzie się kontynuacja posiedzenia z udziałem ministra inwestycji i rozwoju. Proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Chciałbym zwrócić państwa uwagę na nowy program, który – jak widzę – spotyka się z pewnym niezrozumieniem. Przede wszystkim na drogach gminnych i powiatowych będzie można budować mosty. Nikt nigdzie nie powiedział, że będzie to niemożliwe. Nie ma z tym najmniejszego problemu.

I jeszcze jedna sprawa. Ten program jest wieloletni, a więc nie ma znaczenia, kiedy rozpocznie się procedura przetargowa, czy samorządowcy zdążą w danym roku, czy nie. Ten program cały czas działa. Nie jest to historia budżetowa, która musi być rozliczona do końca roku. Warto pamiętać, jak ten program funkcjonuje. On jest zdecydowanie bardziej elastyczny od wcześniejszych programów. Jak przypuszczam, z tego powodu będzie on dla państwa wygodniejszy w realizacji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Przewodniczący Żmijan, bardzo proszę.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panowie przewodniczący, Wysokie Komisje, jestem naprawdę zainspirowany wypowiedzią pani poseł Zuby. Szkoda, że jej już z nami nie ma. Chciałbym w tym momencie zwrócić się do wszystkich posłów z obydwu wspólnie obradujących Komisji. Proszę państwa, naprawdę mamy o czym rozmawiać. Problemem nie jest to, co było dobre w przeszłości i co jest dobre teraz. Nie o to chodzi. Mam jednak nadzieję, że wszyscy posłowie z naszych Komisji zastanawiają się, bo muszą się zastanawiać, gdyż w ich głowach i sercach musi pojawić się troska o to, co się dzieje w szerszym zakresie, jeśli chodzi o problem dróg lokalnych. Jeśli pani poseł Zuba pozwala sobie na publiczne stwierdzenie, że sprawy zostały nareszcie uporządkowane, to ja chcę się publicznie zapytać, czy jest uporządkowaniem – przepraszam za słowo – rozwalony resort infrastruktury i budownictwo? Czy to, że część programów realizuje jeden resort, a część inny, w tym przypadku inwestycji i rozwoju, świadczy o uporządkowaniu sytuacji? A co z kolejami dużej prędkości i Centralnym Portem Komunikacyjnym, który jest u premiera, z mieszkalnictwem, które jest u premiera? Gdzie jest prawo budowlane i planowanie przestrzenne? Czy na tym polega uporządkowanie?

Panie przewodniczący, naprawdę myślę, że na posiedzeniu prezydium Komisji powinniśmy się jeszcze głębiej nad tym problemem zastanowić, ale chyba musimy zaprosić na posiedzenie ministra Adamczyka i ministra Kwiecińskiego. To są osoby właściwe, który posłowie powinni zadać pytania w naszym wspólnym, dobrze pojętym interesie. Dowiedzmy się, które programy gdzie i jak są realizowane, ale bez politycznej połajanki. Chodzi przecież o efektywność realizowanych programów. Nie zgadzając się z opinią pani poseł Zuby, przyłączam się jednak do podziękowań pod adresem pana ministra w takim zakresie, w jakim te podziękowania się panu ministrowi rzeczywiście należą za działania, które faktycznie mają miejsce. Nadal jednak występuje wiele problemów, które wynikają ze wskazanych przeze mnie przyczyn, z tego o czym mówię.

Zauważcie państwo, wszyscy na świecie, w każdym państwie wiedzą, że budownictwo jest motorem rozwoju gospodarczego. Czy zwróciliście uwagę, że w naszym rządzie nie ma nawet resortu, który miałby w nazwie budownictwo? Czy to jest uporządkowanie sytuacji?

Panie przewodniczący, składam wniosek o ponowne zwołanie posiedzenia na ten temat i zaprosić na nie konstytucyjnych ministrów. Nie ujmuję oczywiście niczego ich zastępcom, ale uważam, że akurat w tej sprawie konieczna jest bardzo poważna debata. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Tak zrobimy, jak pan wnosi. Zaprosimy obydwu konstytucyjnych ministrów i zwołamy wspólne posiedzenie naszych Komisji. Myślę, że dowiemy się w szczegółach, na co były wydawane wspomniane 500 mln zł, bo chyba o to chodzi.

Szanowni państwo, chciałbym poprosić, abyście już nie zabierali więcej głosu w dyskusji, gdyż na tym chciałbym zamknąć pkt 1 i przejść do rozpatrzenia pkt 2. Dalszy ciąg tej dyskusji nastąpi wkrótce…

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Panie przewodniczący, nie może pan w ten sposób manipulować posiedzeniem Komisji.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Jeśli pan pozwoli, to dokończę rozpoczętą myśl. W tej chwili nastąpiło dwugodzinne przyspieszenie, jeśli chodzi o realizację porządku na sali plenarnej. Jest to informacja dla wszystkich, także posłów opozycji, gdyż część z państwa sygnalizuje mi, że ma równolegle inne obowiązki. Informuję, że niezwłocznie zwołamy następne posiedzenie Komisji poświęcone tej tematyce. Nie chciałbym, aby ktoś wyszedł z tej sali z poczuciem, że nie udzieliłem mu głosu. Proponuję, żebyśmy nie wracali już do wątków, które zostały zamknięte.

Poseł Garbarczyk, proszę bardzo.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Bardzo dziękuję za udzielenie głosu. Panie przewodniczący, pierwotnie w ogóle nie chciałem zabierać głosu na dzisiejszym posiedzeniu, ale zostałem zmuszony do tego w sytuacji, kiedy posłanka Zuba, była wicewojewoda i moja ówczesna koleżanka, bo ja też wtedy pełniłem urząd wicewojewody, w sposób oczywisty mija się z prawdą. Nad tym nie można przejść do porządku dziennego. Przecież pani Zuba była wicewojewodą reprezentującą Unię Wolności, a więc barwy tego samego ugrupowania, w którym ja wówczas też byłem. Tak, proszę państwa, Unię Wolności.

Chciałbym sprostować oczywiste nieprawdy, które pani poseł dziś wypowiedziała. Jak mówił przedstawiciel strony samorządowej, pan Marek Wójcik, w pewnym momencie powstała potrzeba stworzenia programu, który miał wspierać samorządy w rozwiązywaniu problemów związanych z drogami. Pamiętajmy, że wszystko działo się dziesięć lat temu. W tamtym czasie samorządy nie dysponowały wystarczającymi nadwyżkami, które pozwalałyby im na samodzielne poradzenie sobie z problemem. Wiedzieliśmy, że przy zwiększonym wysiłku inwestycyjnym kierowanym na główne ciągi komunikacyjne, mam na myśli rządowy program budowy dróg i autostrad, ucierpią drogi lokalne. Do wielkich budów trzeba było przecież jakoś dojechać i jeździło się w tym celu po drogach powiatowych i gminnych. Te drogi były niszczone i dlatego zastanawialiśmy się, co zrobić, żeby wesprzeć samorządy.

Pan Marek Wójcik przedstawił jedną ścieżkę pomocy, ale tych strumieni było dużo więcej. Wtedy funkcjonował już program pomyślany jako współfinansowany ze środków budżetowych, samorządów wojewódzkich i gminnych. Był to program budowy Orlików. Od kilku miesięcy wspomniany program doskonale funkcjonował i dlatego doszliśmy do wniosku, że można stworzyć podobny program, który będzie angażował środki rządowe i samorządowe, ale skierowany na zaspokajanie potrzeb na drogach lokalnych. W ten sposób chcieliśmy znaleźć pieniądze na niezbędne przebudowy, ale co ważne, także na odbudowy dróg lokalnych, które zostaną zdewastowane w związku z budową dróg krajowych i autostrad. W taki sposób rodził się tamten pomysł. Jeżeli jest on dobry, to go przyjmijmy. Wyniki są oczywiste. Przywołam teraz dane, jakie otrzymałem w odpowiedzi na interpelację, która dotyczyła okresu ośmiu lat rządów poprzedzających obecne rządy Prawa i Sprawiedliwości. Mam na myśli oczywiście rządy koalicji PO-PSL.

Szanowni państwo, proszę pamiętać, że jest to odpowiedź udzielona przez wiceministra w rządzie Prawa i Sprawiedliwości. Wcześniej wyjaśnię może, dlaczego nie zabiegaliśmy wtedy o przeniesienie programu budowy dróg lokalnych do resortu infrastruktury. Wynikało to z faktu, że samorządy były wówczas nadzorowane przez ministra spraw wewnętrznych i administracji. Wydawało nam się w związku z tym rzeczą logiczną pozostawienie nadzoru nad pieniędzmi w łącznej wysokości 1 mld zł rocznie, które były przeznaczone na drogi lokalne, w rękach ministra właściwego do spraw nadzoru nad samorządami. Wiedzieliśmy też, że czeka nas gigantyczny wysiłek organizacyjny i finansowy w związku z budową wielkich inwestycji drogowych i autostrad i dlatego nie chcieliśmy rozpraszać zasobów personalnych Ministerstwa Infrastruktury oraz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Zależało nam na koncentracji sił i środków na realizacji wielkiego wyzwania w postaci budowy sieci dróg krajowych i autostrad. Było to potrzebne m.in. w związku ze zbliżającym się EURO 2012.

Zwracam uwagę, że w ministerstwie dzielona była wtedy rezerwa subwencji ogólnej, o czym mówił pan Wójcik. Miałem okazję współpracować przy tej okazji z panią dyrektor Leszczyńską. Pamiętam, że wydatkowaliśmy wtedy 2,7 mld zł w ramach dzielonej corocznie subwencji. Oczywiście przeznaczenie środków było różne, bo na bieżąco uzgadnialiśmy cele z przedstawicielami strony samorządowej. O tym naprawdę można mówić spokojnie, bez kłótni i niepotrzebnych napięć, opierając się wyłącznie na faktach. Szanowni państwo, 2,7 mld zł w ramach rezerwy subwencji ogólnej przeznaczonej na drogi. Oprócz tego 5,4 mld zł na drogi, które nazywane są „schetynówkami”. Taka nazwa się po prostu przyjęła. Wyjaśniłem – dlaczego. Ponieważ nadzorował ten program minister spraw wewnętrznych i administracji, a w czasach kiedy program powstawał był nim wicepremier Grzegorz Schetyna. Przyjęła się taka, a nie inna nazwa i naprawdę nikt nie popełnił w związku z tym żadnego przestępstwa.

Efekty są oczywiste. Przypominam, że są to dane przedstawione w odpowiedzi wiceministra spraw wewnętrznych i administracji w rządzie Prawa i Sprawiedliwości. Szanowni państwo, w okresie rządów PO-PSL wybudowano 14 800 km dróg, z czego 1000 km dróg powstało na terenach, na których wcześniej nie było żadnego ciągu komunikacyjnego. To są bardzo konkretne efekty. W przeprowadzone inwestycje zaangażowano ponad 11 mld zł, z czego strona rządowa 5,4 mld zł. I tylko tyle chciałem powiedzieć, panie przewodniczący. Trzymajmy się faktów i mówmy prawdę. Powtórzę jeszcze raz: 5,4 mld zł na „schetynówki" i 2,7 mld zł w ramach rezerwy subwencji ogólnej na projekty samorządowe. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję panu ministrowi. Konkluzje do pkt 1 zostały już przedstawione. Ustaliliśmy zaproszenie ministrów konstytucyjnych na następne posiedzenie i na tym zamykam w tym momencie rozpatrywanie pkt 1. Dziękuję panu ministrowi i jego zespołowi za przygotowane i przedstawione informacje.

Szanowni państwo, przechodzimy do pkt 2 dzisiejszego posiedzenia. Proszę przedstawicieli Najwyższej Izby Kontroli o zaprezentowanie materiału o wynikach kontroli wykonywania zadań przez zarządców dróg wojewódzkich w zakresie utrzymania, remontów i ochrony dróg. Bardzo proszę.

Dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli Tomasz Emiljan:

Panowie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, chcielibyśmy przedstawić wyniki kontroli dotyczącej wykonywania zadań przez zarządców dróg wojewódzkich w zakresie utrzymania, remontów i ochrony dróg. Mając na względzie ograniczenia czasowe, na które wskazał pan przewodniczący Rzońca, pozwolę sobie od razu przekazać głos panu Tadeuszowi Winiarzowi, wicedyrektorowi w Departamencie Infrastruktury NIK, który w syntetyczny sposób przedstawi najważniejsze ustalenia kontroli.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo proszę.

Wicedyrektor Departamentu Infrastruktury NIK Tadeusz Winiarz:

Szanowni panowie przewodniczący, Wysokie Komisje, szanowni państwo, kontrolą objęto okres od 1 stycznia 2014 r. do końca III kwartału 2017 r. Drogi wojewódzkie odgrywają istotną rolę w zapewnieniu sprawnego przepływu osób oraz towarów w regionach. W ostatnich latach stan techniczny dróg wojewódzkich poprawił się, jednak w dalszym ciągu odbiega od stanu dróg w innych krajach Unii Europejskiej. Szereg odcinków wymaga napraw, zarówno ze względu na ich stan techniczny, zwiększające się natężenie ruchu, jak i konieczność dostosowania ich nośności do 11,5 t na oś. Obok zagadnień dotyczących stanu infrastruktury drogowej i organizacji ruchu istotnym problemem jest ochrona dróg przed degradacją powodowaną przez poruszające się po nich przeciążone samochody ciężarowe.

Badaniami objęto wypełnianie zadań przez zarządców dróg wojewódzkich. Kontrola miała umożliwić uzyskanie odpowiedzi na cztery następujące pytania: 1) czy rzetelnie wykonywano działania planistyczne dotyczące rozwoju, finansowania, budowy, przebudowy, remontu oraz utrzymania i ochrony dróg? 2) czy prowadzono wymaganą przepisami ewidencję dróg oraz sporządzano informację o drogach wojewódzkich i przekazywano je do generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad? 3) czy wykonywano zadania dotyczące utrzymania i remontów nawierzchni dróg, chodników, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą oraz czy wykonywano roboty interwencyjne i zabezpieczające? 4) czy rzetelnie przeprowadzano okresowe kontrole stanu technicznego dróg, ze szczególnym uwzględnieniem ich wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego, w tym identyfikowano usterki, które wymagają natychmiastowych prac naprawczych lub konserwacyjnych ze względów na bezpieczeństwo ruchu drogowego?

Przeprowadziliśmy kontrolę w 6 jednostkach: w Podlaskim Zarządzie Dróg Wojewódzkich w Białymstoku, w Zarządzie Dróg Wojewódzkich w Krakowie, Zarządzie Dróg Wojewódzkich w Łodzi, w Mazowieckim Zarządzie Dróg Wojewódzkich w Warszawie,

Miejskim Zarządzie Dróg w Płocku oraz Zarządzie Dróg Miejskich w Warszawie. Zarząd nad drogami wojewódzkimi sprawuje 16 zarządów wojewódzkich, a w miastach na prawach powiatu zarządcami dróg wojewódzkich są prezydenci tych miast.

Długość wszystkich dróg wojewódzkich w Polsce wynosi ponad 29 100 km, co stanowi 6,9% całej sieci dróg w naszym kraju, która w sumie liczy prawie 420 000 km. Nasza kontrola objęła zarządców prawie 1/4 wszystkich dróg wojewódzkich w Polsce.

Jaki jest stan realizacji zadań? Zarządcy dróg w sposób poprawny realizowali zadania dotyczące opracowania planów rozwoju sieci drogowej i planów finansowania budowy, przebudowy, remontu i utrzymania dróg wojewódzkich. Należy wskazać, że ustawodawca w art. 20 pkt 1 i art. 35 ust. 1 ustawy o drogach publicznych nie określił, w jakiej formie powinny zostać opracowane plany rozwoju sieci drogowej oraz jaki zakres spraw powinny obejmować. W związku z powyższym poszczególni zarządcy sami interpretowali wspomniane wymogi w sposób dowolny. Powodowało to, że nazwy planów rozwoju sieci drogowej oraz ich zawartość była niejednolita.

Połowa ze skontrolowanych zarządców nie wywiązała się z obowiązku określonego w art. 35 ust. 1 ustawy o drogach publicznych i nie przekazała planów rozwoju sieci drogowej niezwłocznie po opracowaniu do organów właściwych w sprawie sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Działanie takie mogło utrudniać planowanie przebiegu nowych dróg. Pominięcie tego dokumentu w procesie sporządzania, a następnie uchwalania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego może powodować, że w planach miejscowych nie zostaną przeznaczone czy zarezerwowane pod budowę dróg tereny o szerokości umożliwiającej spełnienie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi wojewódzkie i ich usytuowanie. Może również nie zostać zapewniona ochrona użytkowników terenów przyległych do drogi. Ponadto jeden ze skontrolowanych zarządców, ZDW w Łodzi, nie dokonywał okresowych weryfikacji planów rozwoju.

Skontrolowane podmioty wywiązywały się z obowiązku prowadzenia ewidencji dróg w formie przewidzianej w rozporządzeniu ministra infrastruktury w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom. Jednak w przypadku pięciu z sześciu skontrolowanych zarządców zakres prowadzonej ewidencji był niepełny. Między innymi nieprawidłowo prowadzono dzienniki objazdu dróg, jeden z zarządców nieprawidłowo prowadził książki drogi, u dwóch stwierdzono nieprawidłowości dotyczące map techniczno-eksploatacyjnych.

Zarządcy sporządzali i przekazywali do generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad wymagane informacje o sieci dróg wojewódzkich dla celów statystycznych i obronności. W obszarze tym stwierdzono jedynie drobne uchybienia. Jeden z zarządców nie przekazał generalnemu dyrektorowi rzetelnych danych o długości dróg i ich powierzchni, a dwóch przekazało informację z uchybieniem terminów.

Jeśli chodzi o kontrole okresowe, to dwa spośród sześciu skontrolowanych podmiotów nie przeprowadzało pięcioletnich kontroli okresowych lub zakres ich przeprowadzenia był węższy niż określono w art. 62 ust. 1 pkt b) ustawy – Prawo budowlane. Ponadto w czterech skontrolowanych jednostkach nie sprawdzano wykonania zaleceń z poprzedniej kontroli. Brak przeprowadzania kontroli okresowych oraz sprawdzania wykonania zaleceń ograniczał zarządcy możliwość skutecznego i efektywnego wykonywania zadań związanych z zapewnieniem właściwego utrzymania odcinków dróg. Kontrola okresowa drogi stanowi środek prewencyjny służący do zidentyfikowania uszkodzeń na eksploatowanej drodze. Pozwala to na zaplanowanie i przeprowadzenie w odpowiednim czasie działań doraźnych poprawiających sprawność i bezpieczeństwo użytkowania obiektu liniowego. W ocenie NIK, prawidłowy sposób przeprowadzania kontroli okresowych stanowi istotny element zapewnienia i poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Zarządcy dróg wojewódzkich stosowali niejednolitą skalę ocen stanu technicznego nawierzchni dróg. W jednym zarządzie stosowana była skala ocen trzystopniowa, w trzech zarządach skala była czterostopniowa, a w dwóch zarządach pięciostopniowa. Brak stosowania jednolitej skali ocen stanu nawierzchni uniemożliwiał kompleksową analizę, ocenę oraz porównanie stanu technicznego nawierzchni dróg w skali kraju. Sto-

sowanie jednolitej skali ocen może przyczynić się do dysponowania spójnymi informacjami o stanie technicznym sieci dróg wojewódzkich w Polsce. Zebrane dane od wszystkich zarządców w sposób całościowy i kompletny przedstawiałyby stan sieci dróg wojewódzkich i mogłyby zostać wykorzystane do celów statystycznych i obronności.

Wszyscy skontrolowani zarządcy dróg wykonywali zadania dotyczące utrzymania i remontowania nawierzchni dróg, chodników, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą oraz wykonywali roboty interwencyjne i zabezpieczające. Istotnym problemem były odcinki dróg oraz obiekty mostowe znajdujące się w złym stanie technicznym. Ich lokalizacja w ciągu drogi ograniczała korzystanie z najkrótszych połączeń, powodowała konieczność ograniczenia prędkości, tonażu albo wprowadzania objazdów, czyli nadkładania długości trasy przejazdu. Generowało to wzrost czasu przejazdu i wzrost kosztów podróży. Jednocześnie zły stan infrastruktury drogowej nie sprzyjał zapewnieniu bezpieczeństwa na drodze.

Potrzeby w zakresie utrzymania i remontu dróg nie były w pełni zaspokajane, ponieważ zarządcy dróg nie dysponowali wystarczającymi środkami finansowymi na realizację tych zadań. Przykładowo, w Zarządzie Dróg Wojewódzkich w Krakowie wysokość środków finansowych w planach finansowych w stosunku do środków finansowych zapotrzebowanych przez zarządcę wynosiła w okresie objętym kontrolą od 49% do 74%.

Przepisy ustawy – Prawo o ruchu drogowym i wydane na jej podstawie rozporządzenie dotyczące gęstości drewna powodowały, że po drogach poruszały się pojazdy niszczące infrastrukturę drogową i zagrażające bezpieczeństwu ruchu. Stosowanie postanowień wyżej wymienionych aktów prawnych stwarzało problemy z określeniem prawidłowej ilości przewożonego drewna. Obliczenia masy całkowitej pojazdów wykonane przez funkcjonariuszy Inspekcji Transportu Drogowego na podstawie pomiarów masy przewożonego drewna, będącej iloczynem objętości surowca drzewnego i zaniżonej w rozporządzeniu normatywnej gęstości danego gatunku drewna oraz porównawcze pomiary rzeczywistej masy całkowitej tych pojazdów na podstawie ważeń na wagach samochodowych w sposób jednoznaczny potwierdziły, że na przykład w przypadku najczęściej przewożonego drewna sosnowego jego normatywna gęstość, czyli 740 kg/m^3, jest zaniżana od ok. 180 kg do 220 kg. Przy średniej ilości tego surowca drzewnego przewożonego jednym środkiem transportu, czyli pięcio- lub sześcioosiowym zespołem pojazdów, wynoszącej ok. 30 m^3 daje zaniżenie rzeczywistej masy całkowitej o co najmniej 6 t. Należy wskazać, że drewno sosnowe jest jednym z lżejszych gatunków drewna. W przypadku przewozów drogowych cięższych gatunków surowca drzewnego, na przykład buku czy dębu, zaniżenie rzeczywistej masy całkowitej pojazdu może wynosić nawet kilkanaście ton. Tak więc po polskich drogach mogą poruszać się pojazdy przeciążone, ważące nawet 55–60 t, podczas gdy dopuszczalna masa całkowita tych pojazdów wynosi 40 t lub 42 t.

Na pokazywanym slajdzie widzicie państwo przykład przeciążonego pojazdu. Dopuszczalna masa całkowita wynosi 40 t. Masa zmierzona na wadze to 53,2 t. Proszę zwrócić uwagę na nacisk na ostatnią oś. Wynosi on 13,1 t.

Szanowni państwo, przeprowadzone oględziny dróg wojewódzkich wykazały różnego rodzaju nieprawidłowości i uchybienia w zakresie stanu technicznego nawierzchni jezdni i chodnika, stanu poboczy i stanu odwodnienia. Obrazująca te nieprawidłowości wybrana dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonych oględzin została przedstawiona w załączniku 6.4 do naszej informacji o wynikach kontroli.

Na slajdzie widzicie państwo niektóre przykładowe nieprawidłowości w stanie technicznym: zanieczyszczony przepust oraz wegetacja traw i chwastów w rowie melioracyjnym, siatkowe spękania i poprzeczne pęknięcia nawierzchni, niefunkcjonujące odwodnienie wskutek braku spadków poprzecznych i podłużnych, zaniżone pobocza przy krawędzi jezdni. Jak powiedziałem, więcej zdjęć znajduje się w załączniku do naszej informacji.

Przeprowadzone oględziny dróg wojewódzkich wykazały również liczne różnego rodzaju nieprawidłowości i uchybienia w zakresie oznakowania poziomego i pionowego. Najwięcej nieprawidłowości stwierdzono w oznakowaniu pionowym, które było nieczytelne, niekompletne, uszkodzone lub zniszczone. Stwierdzono również niewłaściwą lokalizację oznakowania, niezgodną z projektem organizacji ruchu. Obrazująca te

nieprawidłowości wybrana dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonych oględzin także została przedstawiona w załączniku 6.4 do naszej informacji o wynikach kontroli. Widoczna na slajdzie infografika przedstawia liczbę i rodzaje głównych nieprawidłowości w zakresie oznakowania stwierdzonych w toku oględzin przeprowadzonych u czterech zarządców dróg wojewódzkich. Na zdjęciach widać stwierdzone przykłady nieprawidłowości. Na zdjęciu nr 1 jest uszkodzony słupek, dalej tablica zasłonięta przez znak wskazujący objazd i wreszcie oznakowanie przejazdu niezgodne z projektem organizacji ruchu w związku ze zmianą z kategorii C na kategorię B.

Żaden ze skontrolowanych zarządców dróg wojewódzkich nie korzystał z uprawnień wynikających z art. 129d ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym i nie przeprowadzał kontroli pojazdów z zakresu przestrzegania przepisów o wymiarach, masie lub nacisku osi powodujących uszkadzanie lub niszczenie drogi, zanieczyszczających lub zaśmiecających drogę. Brak pełnej realizacji zadań w zakresie ochrony dróg przez zarządców nie przyczyniał się do utrzymania zadowalającego poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Szanowni państwo, jeśli chodzi o ocenę ogólną, to Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, wykonywanie przez zarządców dróg wojewódzkich, w latach od 2014 r. do końca III kwartału roku 2017, zadań w zakresie utrzymania, remontów oraz ochrony dróg. Mimo niewystarczających środków finansowych na realizację zadań stan bezpieczeństwa i sprawność ruchu na drogach nie uległ zasadniczej zmianie. Stopniowo natomiast poprawiał się stan techniczny nawierzchni dróg.

System zarządzania drogami wojewódzkimi nie jest w pełni sprawny. Zarządcy dróg wojewódzkich nie zawsze i nie w pełni skutecznie podejmowali działania w zakresie właściwego utrzymania dróg i ich ochrony. Ponadto obowiązujące przepisy prawa nie zabezpieczały w pełni ochrony dróg oraz bezpieczeństwa przy przewozie drewna środkami transportu drogowego. W celu poprawy prawidłowego ustalania masy przewożonego drewna oraz stosowania jednolitej skali i kryteriów przy badaniu stanu technicznego nawierzchni dróg, Najwyższa Izba Kontroli wniosła do ministra infrastruktury o podjęcie inicjatywy legislacyjnej w zakresie znowelizowania art. 61 ust. 16 ustawy – Prawo o ruchu drogowym w zakresie efektywniejszego ustalania rzeczywistej masy przewożonego drewna oraz o wprowadzenie, w ramach art. 17 ust. 3 ustawy o drogach publicznych, standardów dotyczących jednolitej skali ocen i kryteriów do badania stanu technicznego nawierzchni dróg wszystkich kategorii, wzorowanej na stosowanej przez Generalną Dyrekcję Dróg i Autostrad. Do naszej informacji załączyliśmy stanowisko ministra infrastruktury, w pełni satysfakcjonujące Najwyższą Izbę Kontroli.

Wnieśliśmy także do zarządców dróg, mając na uwadze prawidłowość wykonywania przez zarządców dróg wojewódzkich zadań określonych w art. 20 ustawy o drogach publicznych… Niezbędne jest podjęcie działań zapewniających ich prawidłową realizację, w szczególności rzetelne prowadzenie dzienników objazdów dróg, kontroli okresowych oraz eliminowanie nieprawidłowego stanu elementów drogi wraz z jej oznakowaniem.

W wystąpieniach pokontrolnych sformułowano łącznie 35 wniosków pokontrolnych dotyczących usunięcia nieprawidłowości stwierdzonych w czasie kontroli. Z otrzymanych informacji o sposobie wykonania wniosków pokontrolnych wynikało, że kierownicy jednostek objętych kontrolą zrealizowali dwa wnioski, a wszystkie pozostałe 33 wnioski znajdowały się w trakcie realizacji. Wynikało to z natury tych wniosków, ponieważ ich realizacja wymaga długiego czasu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Dziękuję panu dyrektorowi. Otwieram dyskusję. Kto z pań i panów posłów chciałby zadać pytanie przedstawicielom NIK? Pan poseł Sowa, bardzo proszę.

Poseł Marek Sowa (N):

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie dyrektorze, szczerze powiem, że uważnie słuchałem pana wystąpienia i muszę stwierdzić, że ono bardzo niewiele wnosi, niewiele nam mówi. Usłyszeliśmy dużo ogólników, ale tak naprawdę na tej podstawie trudno stwierdzić, czy zarządcy dróg wywiązują się z obowiązków, czy się z nich nie wywiązują. Dobra kontrola powinna być przekrojowa. W tym przypadku należało skontrolować Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad, zarząd dróg wojewódzkich i zarząd dróg powia-

towych. Wtedy mielibyśmy odpowiednią perspektywę i moglibyśmy stwierdzić, który z zarządców dróg najlepiej realizuje swoje zadania. Nie wchodzę oczywiście w takie kwestie jak nieujednolicone sposoby oceny itd. Można to naturalnie poprawić i nie będzie to chyba jakiś specjalny problem. Ważne jest bowiem to, aby kontrola pokazała, co i gdzie szwankuje. Trudni mi to jednak odnaleźć w przedstawionych wynikach kontroli.

Powiedział pan, na przykład, że zarządcy dróg wojewódzkich nie kontrolują pojazdów, które przekraczają dopuszczalną masę. W mojej ocenie, nie posiadają do tego żadnych uprawnień. Jedyne, co zrobili, to zbudowanie pomostów do wagi przy drogach i to chyba wszystko. Kontrolowanie wagi pojazdów, jeśli się nie mylę, to zadanie Inspekcji Transportu Drogowego. Z tego, co mi wiadomo specjalnych bocznic, gdzie można dokonać pomiaru tonażu, nadal chyba nie ma przy wszystkich drogach wojewódzkich. Powstało ich bardzo dużo, ale czy wiadomo gdzie nadal jest deficyt pod tym względem? Czy wiadomo, gdzie jest wystarczająca liczba bocznic, a gdzie ich brakuje, w których województwach? Pięć lat temu tego w ogóle nie było. Pojawiło się to w ramach zadań inwestycyjnych realizowanych przez zarządców dróg wojewódzkich bodaj w ciągu ostatnich ośmiu czy też pięciu lat. Wcześniej nie było ani jednego miejsca, w którym można by dokonać pomiaru tonażu. Taka sytuacja miała przynajmniej miejsce w Małopolsce. Wiadomo oczywiście, że rzecz nie jest prosta, potrzebny jest teren o specjalnych parametrach itd. Zawsze go można znaleźć, ale trzeba taką inwestycję przeprowadzić.

Druga rzecz. Poruszył pan kwestię zagospodarowania przestrzennego i stwierdził niedociągnięcia w tym zakresie, jeśli chodzi o pozostawienie odpowiednio szerokich korytarzy drogowych. W mojej ocenie jest to bardzo trudna sprawa. Pan tego nie powiedział, ale chyba zgodnie z obowiązującym prawem, jeśli mnie pamięć nie myli, wprowadzenie takiego korytarza do planu zagospodarowania przestrzennego województwa powoduje w krótkim czasie konieczność wykupienia całej rezerwy terenowej. Nie można już mrozić, tak jak to było dwadzieścia lat temu, nieskończonej liczby korytarzy. Dzisiaj wszystkie drogi są budowane na podstawie przepisów ustawy z 2008 r., jeśli mnie pamięć nie myli. Ustawę przeprowadził siedzący obok pan minister Grabarczyk. Nie znam przypadku, aby dziś droga powstała w inny sposób. Wcześniejszy system całkowicie się nie sprawdził. Dziś dysponujemy przepisami, które taką możliwość dają, ale nie można w nieskończoność mrozić terenu. Wiem, jakie wiążą się z tym problemy. Zdaję sobie oczywiście sprawę z możliwych konsekwencji, ale jak powiedziałem nie znam przypadku, w którym korytarz zostałby błyskawicznie wykupiony w ostatnim czasie. Jest to w mojej ocenie usprawiedliwione, ale jak zaznaczyłem, jest to kwestia czysto ocenna. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor Departamentu Infrastruktury NIK Tomasz Emiljan:

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie pośle, przede wszystkim dziękuję za te pytania. Po pierwsze, za pytanie numer jeden dotyczące przekrojowego podejścia. Trochę nas pan wywołał do odpowiedzi, więc się przyznamy, że przygotowujemy tego rodzaju przekrojowe spojrzenie na problem. Wszystko wynika ze specyfiki naszej pracy. Ta kontrola jest pierwszą, którą przeprowadziliśmy w ramach szerszego spojrzenia. Najpierw były drogi wojewódzkie, teraz jesteśmy w trakcie kontrolowania dróg krajowych, a Delegatura NIK w Poznaniu prowadzi kontrolę w gminach. W przyszłym roku zamierzamy przedstawić raport podsumowujący stan wszystkich dróg w Polsce. Ponieważ zakończyliśmy dopiero pierwszy etap, efektem pracy jest nasza dzisiejsza prezentacja na posiedzeniu Wysokich Komisji. Nie anonsowaliśmy jeszcze publicznie naszych zamiarów dotyczących przekrojowej kontroli wszystkich dróg w naszym kraju. Ponieważ jednak sprawa została wywołana, to przy okazji oficjalnie ją zapowiadam. Zapraszam państwa do dyskusji, kiedy będziemy już gotowi z wynikami wszystkich kontroli.

Drugie zagadnienie, które pan poruszył, dotyczy obowiązku ważenia pojazdów. Zarządcy dróg wojewódzkich mają taką możliwość. Wynika ona z art. 129d ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Mogą to oczywiście robić wspólnie z organami do tego powołanymi. Inspekcja Transportu Drogowego nie jest jedynym organem, który może tę czynność wykonywać.

Jeśli zaś chodzi o plan zagospodarowania przestrzennego, to w raporcie wskazaliśmy na to, iż nieprzekazanie takich informacji tworzy określone problemy w zakresie prawa miejscowego. Nie twierdzimy, że to obowiązek wykupu, a jedynie wskazujemy na niewykonywanie czynności określonych w obowiązujących przepisach. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję, panie dyrektorze. Zgłasza się pan poseł Mrówczyński. Proszę, panie pośle.

Poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):

Wysokie Komisje, szanowni państwo, zgadzam się z wnioskiem mojego poprzednika, kolegi posła, który zaproponował dokonanie analizy przekrojowej, opartej na danych dotyczących zarządców wszystkich kategorii dróg. Chcę zwrócić przy okazji uwagę, że mieszkańcy Polski zazwyczaj mylą tych zarządców. Mówiąc o drodze wojewódzkiej zwykle przeciętny Polak twierdzi, że za jej stan odpowiada wojewoda. Myślę, że warto byłoby poprawić stan wiedzy społeczeństwa na ten temat.

Wracając do pomysłu przekrojowej analizy, prosiłbym, jeśli to możliwe, aby ją przeprowadzić poszczególnymi województwami. Mieszkam w województwie pomorskim i na co dzień obserwuję rozwój dróg wokół Trójmiasta, ale dalej na południe i zachód drogi wojewódzkie są w opłakanym stanie. Z tego, co mi wiadomo, zarząd dróg wojewódzkich nie planuje ich przebudowy, przynajmniej w najbliższych latach. Nie chcę się spierać o przeszłość. Program tak zwanych „schetynówek” istniał i to jest fakt. Dzisiaj wchodzimy w Fundusz Dróg Samorządowych. Prawdopodobnie za kilka lat drogi powiatowe i gminne będą wyglądały co najmniej dobrze i chciałbym, żeby tak samo wyglądały drogi wojewódzkie. Stąd gorąca prośba o przeanalizowanie sytuacji w poszczególnych województwach. Wtedy dowiemy się więcej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pan Marek Wójcik, proszę bardzo.

Przedstawiciel Związku Miast Polskich Marek Wójcik:

Szanowni państwo, chcę zwrócić uwagę na pewien element, który się pojawił w przeprowadzonej kontroli NIK. Bardzo dziękuję, że Najwyższa Izba Kontroli zwróciła na niego uwagę. Chodzi mi o kwestię pojazdów ponadnormatywnych. Mam do panów przewodniczących prośbę o to, aby któreś posiedzenie Komisji poświęcić tej tematyce. Z perspektywy samorządu na to patrząc, wyraźnie widać, że my nie dysponujemy narzędziami do realizacji zadań w tym zakresie. Jeśli chodzi o Inspekcję Transportu Drogowego, to na drogach lokalnych pojawia się ona nadzwyczaj rzadko. Jeśli już się pojawi, to zwykle jest to efekt naszych osobistych kontaktów. Podobnie jest zresztą z drogami wojewódzkimi, chociaż tam ITD pojawia się jednak trochę częściej. W naszym kraju są takie miejsca, że aby dojechać do punktu, w którym można zważyć pojazd normatywny, trzeba przejechać nawet kilkadziesiąt kilometrów. Mogę wskazać miejsce, gdzie trzeba jechać aż 80 km, żeby znaleźć miejsce do zważenia pojazdu.

Wspólnie z wójtem jednej z najbardziej zalesionych gmin w Polsce zatrzymaliśmy kiedyś wspólnie taki przeładowany pojazd. Przyjechała potem policja, po dwóch godzinach, transportowaliśmy ów pojazd. Jak się okazało po zważeniu, norma w stosunku do dopuszczalnej na moście, który ten pojazd pokonywał, była przekroczona ośmiokrotnie. Ciężarówka ważyła 56,5 t, podczas gdy most miał dopuszczalną nośność 7 t. Już dzisiaj prorokuję, jako człowiek pełen pokory, i bynajmniej nie jestem czarodziejem, że we wszystkich kontrolach dotyczących dróg powiatowych i gminnych pojawi się wniosek o braku kontroli tonażu pojazdów ze strony zarządców dróg. Nie będzie to jednak wynikać ze złej woli zarządców. W terenie nie mamy odpowiednich instrumentów. Może warto zastanowić się, w jaki sposób zorganizować całą rzecz inaczej. Jest to ewidentny problem, a moim zdaniem im niższy szczebel dróg tym trudniej i tym gorzej, i tym wyższe straty ponoszone z tego tytułu. Dlatego ośmielam się uprzejmie prosić o to, abyście państwo się tym zajęli. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Jeszcze pan poseł Sowa, bardzo proszę.

Poseł Marek Sowa (N):

Na marginesie dyskusji chciałbym podzielić się pewną refleksją. Wiadomo, że tabor samochodów ciężarowych ponosi opłaty za korzystanie z dróg krajowych. Na drogach wojewódzkich takich opłat nie ma. W mojej ocenie taka regulacja prawna jest niewłaściwa. Mam na myśli to, które drogi podlegają opłatom za korzystanie z nich, a które nie. Określa to bowiem decyzja administracyjna, a nie kwestia natężenia ruchu na poszczególnych drogach. Znam drogi wojewódzkie, na których natężenie ruchu wynosi 11–12 tysięcy samochodów i jest o wiele wyższe niż w tym samym regionie na drogach krajowych. Jeżeli standard dróg jest porównywalny, to pojazdy siłą rzeczy będą zjeżdżały z dróg krajowych na wojewódzkie. Czasami zresztą standard drogi wojewódzkiej jest nawet wyższy od standardu drogi krajowej. Rośnie więc nam natężenie ruchu na drogach wojewódzkich kosztem dróg krajowych. Do tego dochodzi jeszcze unikanie przez kierowców autostrady, która biegnie po sąsiedzku i jest znacznie droższa. Czy nie można by zastanowić się nad taką regulacją, żeby drogi wojewódzkie o dużym natężeniu ruchu objęto systemem opłat. W przypadku dróg krajowych natężenie ruchu było decydującym czynnikiem w tym zakresie. Może warto włączyć drogi wojewódzkie w system winiet. Wtedy, po pierwsze, nie byłoby wybierania alternatywy przez kierowców, a po drugie, właściwy zarządca drogi, na którego drodze występuje duże natężenie ruchu, a więc musi on ponosić większe nakłady finansowe na utrzymanie jakości nawierzchni i zapewnienie bezpieczeństwa ruchu, otrzymywałby na to dodatkowe środki z obowiązkowych opłat wnoszonych przez kierowców.

Może warto wreszcie zerwać z administracyjnym patrzeniem na problem i spojrzeć na zagadnienie przez pryzmat rzeczywistego układu komunikacyjnego, który obowiązuje na drodze. Wydaje mi się, że takie podejście jest racjonalne. Wiadomo, że teraz zmienia się zarządca, który będzie pobierał opłaty za kolejne lata użytkowania i dlatego pytam, czy dróg wojewódzkich nie dałoby się włączyć do tego pakietu? To jest oczywiście pytanie do ministerstwa. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję. Rzeczywiście jest to pytanie pod adresem przedstawicieli ministerstwa. Rejestrujemy to pytanie. Na razie nie ma na nie gotowej odpowiedzi. Potraktujemy je jako pewien pomysł na przyszłość.

Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Nie ma chętnych. Materiał NIK był wyczerpujący. Bardzo dziękujemy przedstawicielom Najwyższej Izby Kontroli. Dziękuję posłom i wszystkim zaproszonym gościom.

Zamykam wspólne posiedzenie Komisji Infrastruktury oraz Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej. Posłów z mojej Komisji zapraszam ponownie na godzinę 16.00. Wysłuchamy kolejnego wystąpienia przedstawicieli NIK.